D.J. Dalmotas Consulting, Inc.

Mémoire au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes concernant la sécurité des passagers des autobus

Dainius Dalmotas
Président et directeur général
D. J. Dalmotas Consulting, Inc.

Le 7 mai 2019

Safety is our passion - analysis is our specialty

- J'apprécie cette occasion de communiquer mes observations aux membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

- Permettez-moi d'abord de préciser que je suis entré à la Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile de Transports Canada en 1972. J'y ai occupé divers postes, dont celui de chef de la recherche sur la résistance à l'impact, de 1998 à 2005. Je continue à collaborer activement, en qualité d'expert-conseil, à des projets de recherche sur les véhicules et d'essais de collision. En outre, plusieurs personnes associées à mon cabinet sont d'anciens employés de la Direction de la sécurité des véhicules automobiles de Transports Canada. Nous sommes donc en mesure de formuler des observations éclairées sur les différences entre les approches adoptées par le Canada et les États-Unis pour la recherche sur la sécurité routière et les essais.

- Bien qu'on s'attende à ce que la plupart des mémoires abordent les enjeux techniques liés à l'amélioration de la sécurité des autobus au Canada, mon mémoire portera sur le rôle de la transparence du gouvernement et de la communication à point nommé de l'information pour l'atteinte de cet objectif. Les insuffisances des politiques et pratiques gouvernementales actuelles dans ce domaine ont été mises en lumière par un récent exposé de l'émission *The Fifth Estate* de la CBC sur les initiatives fédérales en matière de sécurité des autobus scolaires. Une grande partie de l'émission a traité de l'inexistence de l'accès public à l'information; on a signalé en particulier l'absence d'information sur le site Web de Transports Canada.

- On ne peut trop souligner l'importance de la transparence dans la communication et la diffusion des résultats des essais de collision et de la recherche sur la sécurité. Ma firme soutient qu'il est nécessaire d'effectuer une transition vers un régime dans le cadre duquel le gouvernement publierait de manière proactive l'information clairement jugée d'intérêt public, comme l'a réclamé Suzanne Legault, ancienne commissaire à l'information du Canada. De toute évidence, l'absence de transparence a pour effet d'étouffer le débat public et d'écarter la possibilité d'exercer des pressions afin d'apporter des changements liés à la sécurité. À l'opposé, les politiques de divulgation proactive permettent des évaluations plus efficaces et valables des interventions gouvernementales sur les enjeux d'intérêt public et fournissent un mécanisme permettant de faire pression sur le gouvernement afin qu'il prenne des mesures correctives qui préviendront les dommages et amélioreront la sécurité. Ma firme a réitéré ces arguments dans des lettres au ministre et au sous-ministre de Transports Canada (copies ci-jointes). En outre, le vérificateur général a recommandé, dans son *Rapport 4 – La surveillance de la sécurité des véhicules automobiles*, publié à l'automne 2016, que Transports Canada mène de vastes consultations auprès d'un large éventail d'intervenants.

- Alors que les gouvernements du Canada et des États-Unis expriment tous deux un fort attachement à l'égard des principes de responsabilité et de transparence, il existe un grand écart dans la manière dont ces engagements se manifestent. Ce n'est nulle part aussi évident que dans la communication des résultats des essais de collision au sein des chacune des compétences. Le gouvernement des États-Unis observe une politique stricte de « divulgation complète » en ce qui a trait à l'élaboration réglementaire. Cela se fait au

moyen d'un « dossier » ouvert pour chaque initiative réglementaire, qui sert de dépôt central et permanent pour toutes les recherches effectuées en rapport avec l'initiative ainsi que pour toutes les observations et données communiquées par les intervenants. En outre, le gouvernement des États-Unis observe une politique de « divulgation complète » en ce qui concerne les essais de laboratoire ou de sécurité des véhicules qu'il effectue. Le public peut consulter le système de dossiers et les essais de sécurité sur Internet.

- L'approche des États-Unis ne reconnaît pas seulement la nécessité de la divulgation complète des activités menées, mais, de façon tout aussi importante, que le processus d'élaboration réglementaire est par nature un processus évolutif. Un progrès ordonné sur tout enjeu de sécurité exige l'accès complet et à point nommé de toutes les parties concernées aux documents de recherche disponibles, de sorte qu'on puisse constamment réorienter et mettre à jour les priorités et les programmes de recherche en fonction des nouveaux faits probants. Bien que la feuille de route de Transports Canada ait été médiocre au cours des dernières années, nous avons vu dans la dernière année certains signes d'une plus grande transparence. Par exemple, à la suite de l'exposé de l'émission *The Fifth Estate*, le ministère affiche sur une partie de son site Web les résultats de ses initiatives liées à la sécurité des autobus scolaires. On peut maintenant aussi obtenir, sur demande, les rapports sur les essais de conformité. L'accès aux données électroniques sous-jacentes ainsi qu'aux photographies et aux vidéos des essais demeure difficile.

- Transports Canada a fait les premiers pas afin d'améliorer la transparence, mais doit aller beaucoup plus loin. En adoptant une approche similaire à celle du gouvernement des États-Unis, qui divulgue de manière proactive tous les résultats de son programme d'essais de collision, Transports Canada obtiendrait deux résultats clés : une démonstration publique éclatante de l'envergure et de la valeur de ses travaux essentiels dans ce domaine et le développement d'une plateforme permettant aux intervenants externes de tirer parti de ces travaux.

- Dans ce but, nous invitons le comité à recommander fortement que Transports Canada adopte les principes de divulgation complète que ses homologues des États-Unis observent en ce qui a trait à la communication et à un accès public complet des résultats des recherches et des essais relatifs à la sécurité que le ministère effectue.

<u>Pièces jointes</u>

Pièce jointe 1 : Lettre du 12 mars 2018 de D. J. Dalmotas Consulting Inc. au ministre Garneau

- accompagnée des observations sur le *Rapport 4 – La surveillance de la sécurité des véhicules automobiles* du vérificateur général (automne 2016) communiquées au BVG le 19 février 2017

Pièce jointe 2 : Lettre du 10 avril 2017 de D. J. Dalmotas Consulting Inc. au sous-ministre Keenan

D.J. Dalmotas Consulting, Inc.

370, chemin d'Aylmer, Gatineau (QC) J9H 1A7
Tél. : 819-682-0058 Cell. : 819-921-2961
Courriel : ddalmotas@aol.com
Site Web : http://www.djdsafety.com

M. Michael Keenan
Sous-ministre
Transports Canada

Le 10 avril 2017

Monsieur Keenan,

J'ai assisté à la réunion du 3 avril 2017 du Comité permanent des comptes publics, qui portait sur le *Rapport 4 – La surveillance de la sécurité des véhicules automobiles*, publié par le vérificateur général du Canada à l'automne 2016. L'objet de ce rapport a un intérêt particulier pour mon cabinet, car mes associés et moi avons une collaboration de longue date avec la Direction de la sécurité des véhicules automobiles de Transports Canada et nous continuons à participer activement à des projets de recherche sur la sécurité automobile, tant au Canada qu'aux États-Unis.

Bon nombre des questions du Comité portaient sur les recommandations du vérificateur général voulant que Transports Canada mène de vastes consultations auprès d'un large éventail d'intervenants, et non pas seulement auprès des constructeurs automobiles, et que le Ministère s'engage à plus de transparence dans la communication des données de son programme de recherche sur la résistance à l'impact, ainsi que dans l'élaboration des règlements et des normes. Le président du Comité a clos la réunion en demandant comment Transports Canada collabore à la mise en commun des résultats de recherche avec les États-Unis et d'autres intervenants étrangers, afin de faciliter l'harmonisation et d'explorer des avenues communes pour resserrer la sécurité des véhicules automobiles.

Je fais valoir depuis un moment déjà l'importance des recherches que mène Transports Canada dans le domaine des essais de collision des véhicules automobiles. La richesse des données que possède ainsi le Ministère pourrait contribuer à améliorer considérablement la sécurité des véhicules et la protection de leurs occupants au Canada et dans le monde entier. Contrairement à son homologue américain, il ne permet cependant la diffusion publique et à vaste échelle de ses données de

recherche aux intervenants intéressés. Ses réalisations restent ainsi assez méconnues, mais surtout, cela limite les possibilités de cerner des gains possibles dans le domaine de la sécurité des véhicules automobiles.

J'aimerais avoir l'occasion de vous rencontrer avant votre prochaine comparution devant le Comité des comptes publics, notamment pour discuter de la façon dont Transports Canada pourrait facilement, en adoptant une approche semblable à celle des États-Unis, permettre une mise en commun plus transparente et ouverte des données des essais de collision et d'autres initiatives avec toutes les parties intéressées.

Cette approche, assortie d'un système de registres publics aussi semblable à celui utilisé aux États-Unis, permettrait largement de donner suite aux recommandations du vérificateur général et de répondre aux préoccupations des membres du Comité. La communication élargie et à point nommé des données du programme d'essais de collision de Transports Canada démontrerait tant l'envergure que la valeur de ces travaux essentiels. En outre, une telle approche permettrait à des tiers d'en tirer parti, améliorant ainsi le ratio coûts-avantages et leur potentiel, au Canada comme à l'étranger, dans le domaine de la sécurité routière et des essais.

Veuillez agréer, Monsieur Keenan, l'expression de mes sentiments distingués.

Dainius Dalmotas
Président et directeur général
D. J. Dalmotas Consulting

CC : Laureen Kinney, SMA, Sécurité et sûreté, Transports Canada
Kim Benjamin, DG, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Transports Canada

D.J. Dalmotas Consulting, Inc.

370, chemin d'Aylmer, Gatineau (QC) J9H 1A7
Tél. : 819-682-0058 Cell. : 819-921-2961
Courriel : ddalmotas@aol.com
Site Web : http://www.djdsafety.com

L'hon. Marc Garneau, C.P., député
Ministre
Transports Canada
330, rue Sparks
Ottawa (ON) K1A 0N5

Le 12 mars 2018

Monsieur le Ministre,

Je cherche à rencontrer des membres de votre personnel afin de discuter de la manière dont une transparence accrue dans la communication par Transports Canada de l'information sur le programme d'essais de collision pourrait mener à une plus grande responsabilisation et, plus particulièrement, favoriser une sécurité améliorée pour les occupants des véhicules automobiles.

Voici mes antécédents : j'ai travaillé au sein de la Direction de la sécurité des véhicules automobiles pendant 33 ans et j'étais chef de la recherche sur la résistance à l'impact au moment de ma retraite; j'ai donc à ce titre participé de près à l'élaboration des protocoles des essais de collision et de la documentation associée ainsi qu'à la rédaction des rapports subséquents. Mon cabinet continue à participer activement à des projets de recherche sur la sécurité automobile tant au Canada qu'aux États-Unis.

Je crois fermement qu'en adoptant une approche similaire à celle du gouvernement des États-Unis, qui divulgue de manière proactive tous les résultats de son programme d'essais de collision des véhicules, Transports Canada obtiendrait deux résultats clés : une démonstration publique éclatante de l'envergure et de la valeur de ses travaux essentiels dans ce domaine et le développement d'une plateforme permettant aux intervenants externes de tirer parti de ces travaux.

…/2

J'ai assisté aux réunions de mars et d'avril 2017 du Comité permanent des comptes publics convoquées afin de réagir au *Rapport 4 – La surveillance de la sécurité des véhicules automobiles* du vérificateur général du Canada, publié à l'automne 2016. Bon nombre des questions du comité portaient sur les recommandations du vérificateur général à l'effet que Transports Canada mène de vastes consultations auprès d'un large éventail d'intervenants, et non pas seulement les constructeurs automobiles, et que le ministère s'engage à une plus grande transparence tant dans la communication des données de son programme de recherche sur la résistance à l'impact qu'en ce qui a trait à l'élaboration des règlements et des normes.

Je suis convaincu depuis longtemps que Transports Canada effectue des travaux de recherche très importants dans le domaine des essais de collision des véhicules automobiles et que le ministère possède un vaste ensemble de données à ce sujet qui pourraient contribuer à améliorer considérablement la sécurité des véhicules et la protection de leurs occupants au Canada et dans le monde entier. Contrairement à son homologue des États-Unis, il ne permet cependant pas une large communication publique de ses données de recherche aux intervenants intéressés. En fait, le contraste des réponses aux demandes d'information faites au gouvernement des États-Unis et au gouvernement du Canada sur les résultats des essais de collision des véhicules est frappant. Les États-Unis affichent sur leur site Web tous les résultats, y compris les rapports complets, les photographies, les vidéos et les données. Transports Canada observait des pratiques similaires avant 2006. Depuis, cependant, cette ouverture a été remplacée par une culture du secret en ce qui a trait à la communication des résultats des essais de collision. Toute demande importante est renvoyée au processus de traitement des demandes d'accès à l'information, puis refusée sous prétexte qu'il est trop difficile de fournir l'information. Cela limite non seulement la reconnaissance des accomplissements de Transports Canada, mais, surtout, réduit les possibilités de cerner des gains possibles dans le domaine de la sécurité des véhicules automobiles.

Cette approche fermée est aussi complètement incompatible avec la plateforme libérale de 2015, *Changer pour mieux : un gouvernement juste et ouvert,* qui promettait d'instaurer un niveau supérieur de responsabilisation relativement aux dépenses du gouvernement visant à stimuler l'innovation et la croissance économique et soulignait la nécessité pour tous les ministères et organismes d'adopter un principe de gouvernement ouvert lorsqu'il s'agit de communiquer l'information.

Mes préoccupations sont exposées dans la lettre ci-jointe adressée au Bureau du vérificateur général (BVG) du Canada le 19 février 2017 relativement aux constatations

et aux recommandations formulées dans le Rapport 4. Le BVG m'a par la suite informé que ses recommandations sont élaborées strictement à partir des constatations de ses audits et qu'il n'étudie pas les propositions soumises par des parties externes. Le BVG m'a suggéré de faire part de mes préoccupations directement à Transports Canada et aux députés.

J'aimerais par conséquent avoir l'occasion de rencontrer les membres de votre personnel afin de démontrer comment une approche plus ouverte de la communication des résultats de recherche du programme d'essais de collision de Transports Canada contribuerait à favoriser une sécurité améliorée des occupants des véhicules, tant au pays qu'à l'étranger.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

Dainius Dalmotas
Président et directeur général
D. J. Dalmotas Consulting

Pièces jointes : Observations sur le *Rapport 4 – La surveillance de la sécurité des véhicules automobiles* du vérificateur général du Canada (automne 2016), transmises au BVG le 19 février 2017

Pièce jointe

Observations : *Rapport 4 – La surveillance de la sécurité des véhicules automobiles*, vérificateur général du Canada, automne 2016

Le 19 février 2017

La firme D. J. Dalmotas Consulting, Inc. est heureuse de fournir les observations ci-après à propos de certaines des préoccupations soulevées et des recommandations formulées dans le rapport de l'automne 2016 du vérificateur général sur la sécurité des véhicules automobiles au Canada. Bien que nous ne soyons qu'un petit cabinet de recherche en sécurité automobile, nous participons activement à des projets de recherche sur les véhicules et d'essais de collision au Canada comme aux États-Unis. En outre, presque toutes les personnes associées au cabinet sont d'anciens employés de la Direction de la sécurité des véhicules automobiles de Transports Canada. À ce titre, nous sommes dans une position privilégiée pour formuler des observations sur les différences entre les approches adoptées par le Canada et les États-Unis en matière de recherche sur la sécurité routière et d'essais.

Alors que les gouvernements du Canada et des États-Unis expriment tous deux un fort attachement à l'égard des principes de responsabilité et de transparence, il existe un grand écart dans la manière dont ces engagements se manifestent sur le plan de la communication des recherches sur la sécurité parrainées par le gouvernement. Ce n'est nulle part aussi évident que dans la communication des résultats des essais de collision au sein des chacune des compétences. Aux États-Unis, chaque essai de collision effectué ou parrainé par la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) est méticuleusement documenté et chaque élément des données (rapports d'essai, vidéos, photographies, etc.) ainsi que toutes les données électroniques recueillies sont organisés et rendus disponibles sur un pied d'égalité à la collectivité de la sécurité automobile et au grand public via Internet. Dans le passé, l'accès public aux données des essais de collision était aussi assuré au Canada. Cela a cependant cessé en 2006. Même la pratique bien établie et universellement observée de documenter chaque essai au moyen d'un rapport d'essai correspondant a été abandonnée. On peut s'attendre à ce que cette mesure réduise grandement la valeur à long terme de la base de données canadienne.

Aux États-Unis, la NHTSA s'efforce constamment d'améliorer l'utilité de ses bases de données d'essais de collision en perfectionnant les interfaces pour rendre plus conviviales les demandes d'information. Notre firme n'a pas connaissance d'un quelconque intérêt de la part de la Direction de la sécurité des véhicules automobiles d'agir en ce sens en réponse au rapport de l'automne dernier du vérificateur général. Nous avons récemment fait une demande de renseignements auprès de la Direction de la sécurité des véhicules automobiles, qui comprenait une liste de véhicules par marque, modèle et année de modèle, etc., ayant fait l'objet d'essais de conformité dans les collisions frontales au cours de la dernière décennie, ou à peu près. Même une simple demande d'inventaire comme celle-là a été refusée. Lorsque nous avons fait remarquer à la Direction que cette décision semblait contraire à la politique gouvernementale, on nous a conseillé de chercher à obtenir ces renseignements au moyen d'une demande au titre de l'AIPRP. Cette suggestion nous a été faite à un moment où la Direction devait avoir pleinement connaissance des recommandations du rapport du vérificateur général à propos de

la nécessité d'améliorer la transparence. Cela dénote un très faible intérêt de la part de la Direction d'éradiquer la culture du secret qui s'est enracinée au cours de la dernière décennie.

Même par rapport aux normes internationales, la quantité d'essais de collision commandités par Transports Canada est importante et constitue un actif extrêmement précieux pour l'amélioration de la sécurité automobile dans le monde. Afin de contribuer à cet objectif, Transports Canada devrait suivre l'exemple des É.-U. et veiller au libre accès à ses données et à leur communication élargie.

Assurer une plus grande transparence aux données canadiennes sur les collisions est particulièrement important afin d'étoffer les bases techniques du New Car Assessment Program (NCAP) des États-Unis. Les dispositions et les cotes de sécurité du NCAP, plutôt que les valeurs limites imposées par la réglementation canadienne, influent sur le comportement en matière de sécurité des véhicules vendus au Canada. Par conséquent, une transparence complète des données canadiennes sur les collisions est essentielle pour s'assurer qu'on en tienne compte dans le cadre de l'examen des mérites techniques des procédures et du matériel proposés dans les protocoles d'essai des É.-U.

En résumé, nous sommes d'avis qu'il faudrait élaborer davantage les recommandations de transparence accrue formulées dans le rapport de l'automne 2016 afin d'inclure l'exigence que Transports Canada assure l'accès du public à toutes les données des essais de collision menés par le ministère et que l'approbation de tout programme d'essais futur soit assujettie à l'exigence de communiquer adéquatement au public les résultats de ce programme. Conformément aux pratiques exemplaires, cette exigence devrait comprendre une disposition relative à un rapport distinct pour chaque essai complet sur un véhicule ou à un rapport combiné pour toute série d'essais similaire (p. ex., une série d'essais sur catapulte).

Merci à l'avance de l'attention que vous accorderez à notre proposition. Nous aimerions rencontrer des membres de votre personnel afin d'examiner de plus près toute observation ou recommandation formulée ci-dessus.